平成１９年神審第１１３号

引船第二十八山和丸交通船第十八南海丸衝突事件　（簡易）

言 渡 年 月 日　平成２０年1月１８日
審　　判　　庁　神戸地方海難審判庁（横須賀勇一）
理　　事　　官　吉川　進
受　　審　　人　Ａ
　職　　名　第十八南海丸船長
　操 縦 免 許　小型船舶操縦士
損　　害　第二十八山和丸・・・船尾ブルワーク，外板に凹損，左舷船尾コーナー部のゴムフェンダーに亀裂，スターンライン１本の切断
　船長が頭部に裂創，乗組員２人が打撲，頸椎捻挫
　第十八南海丸・・・・船首構造材，外板に凹損
原　　因　第十八南海丸・・・・操船不適切

裁　決　主　文

本件衝突は，第十八南海丸が，係留中の第二十八山和丸の後方に接岸操船中，操船不適切で，安全な速力としなかったことによって発生したものである。

受審人Ａを戒告する。

裁決理由の要旨

（海難の事実）

１　事件発生の年月日時刻及び場所

平成１７年５月８日１７時００分
大阪港大阪区第２区（現阪神港大阪区第２区）安治川突堤南岸壁
（北緯３４度４０．３分　東経１３５度２７．２分）

２　船舶の要目

船　種　船　名	引船第二十八山和丸	交通船第十八南海丸
総　ト　ン　数	９９トン	１９．３７トン
全　　長		１９．９０メートル
登　　録　　長	２５．５０メートル	
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出　　力	３６７キロワット	１，０６６キロワット

３　事実の経過

第二十八山和丸（以下「山和丸」という。）は，平成３年４月に進水した，海上土木作業に従事する鋼製引船で，船長ほか３人が乗り組み，休息の目的で，船首２．５メートル船尾３．６メートルの喫水をもって，同１７年４月２５日０６時３０分大阪港大阪区第２区（現阪神港大阪区第２区，以下「第２区」という。）安治川突堤南岸壁に船首方向０６５度（真方位，以下同じ。）として左舷付けで着岸し，５５ミリメートルのクロスロープによりヘッドライン１本，フォワードスプリング１本，スターンライン２本計４本で係留した。

一方，第十八南海丸（以下「南海丸」という。）は，平成１４年４月に第２回定期検査を受けた３機３軸

を装備し，船首寄りに操舵室を有する最大とう載人員１６人のＦＲＰ製交通船兼作業船で，正蓮寺川の上流から集められた土砂を大型の土運船に積み換えて泉大津市の処理場へ運搬する業務に従事するもので，昭和５０年５月一級小型船舶操縦士の免許を取得し，平成１９年５月に一級・特殊小型船舶操縦士免許及び特定操 縦 免 許に更新したA受審人ほか２人が乗り組み，運搬作業を終え，船首０．９メートル船尾２．３メートルの喫水をもって，平成１７年５月８日１６時３０分大阪港大阪区第１区（現阪神港大阪区第１区）の正蓮寺川の作業場を発し，第２区安治川突堤南岸壁の係留地に向かった。

南海丸は，平成８年５月に１機１軸の漁船として建造された後，Ｂ社が買い取り，同１４年４月に宮崎県の造船所で３機３軸の引船に改造され，出力２９４キロワットの左舷機，出力４７８キロワットの中央機，出力２９４キロワットの右舷機を装備し，それぞれにワイヤ式遠隔操縦ハンドル（以下「操縦ハンドル」という。）が操舵室にある操縦盤に装備され，各機の操縦ハンドルで逆転減速機の前後進クラッチ嵌脱操作及び機関回転数の増減を行うもので，取扱説明書には，急激な操縦ハンドル操作をしないことが明記されていた。

操縦ハンドルは操縦盤に向かって手前に倒して水平の後進全速力の位置から２５度上げて後進アイドリング位置，更に３５度上げて中立位置となり，中立位置から３５度前に倒して前進アイドリング位置，更に６５度前に倒して前進全速力の位置となっていた。

後進時の操縦ハンドル操作は，中立位置から後進側に約３５度倒すと，アイドリング位置で後進用のギヤがかみ合い，更に後進側に倒すとスロットルが作動し，操縦ハンドルの動きに合わせて増速するものであった。

A受審人は，両舷機に比較して出力が大きかった中央機を頻繁に使用し，これまで操縦ハンドルの制御に不具合はなかったが，主機と逆転減速機をつなぐワイヤは，重くなったり，延びたりするので，予備を保有しながら，４ないし５年毎に取り替えていた。また，発進時，南海丸を土運船から離す際に，逆転減速機を後進及び前進で何回か操作したが，これまでと同様に，前示ワイヤで接続された操舵室の操縦ハンドルの作動具合に変化は感じなかった。

ところで，南海丸は，接岸操船するにあたっては，操縦ハンドルが膠着して逆転減速機が制御不能となる遠隔操縦に不測の事態が生じた際にも，余裕をもって両舷機を使用するなどの手段で船体を停止できるような臨機の措置を講じられるように，安全な速力で接近する必要があった。

A受審人は，操舵室で立って操舵操船にあたり，天保山大橋下から安治川岸壁北側を各機ともに回転数毎分1，５００にかけて，９．０ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で，北東進し，１６時５５分少し過ぎ天保山大橋橋梁灯（Ｐ２灯）から０４８度０．９海里の地点に達したとき，針路を０７０度として，各機ともに回転数毎分1，２００に減じ，６．０ノットの速力で進行した。

１６時５８分少し前A受審人は，各機を回転数毎分1，０００として天保山大橋橋梁灯（Ｐ２灯）から０５２度1．1海里の地点に達し，山和丸の船尾まで２００メートルとなったとき，山和丸及びその後方に係留している船舶とのスペースが３０メートルあることを認め，そのスペースへ入船左舷付けすることとして，針路を山和丸の船尾に向けて０３５度とし，各機を回転数毎分８００としたあと，両舷機を中立として中央機を前進にかけたまま４．０ノットの速力で続航した。

１６時５９分A受審人は，山和丸の船尾まで１００メートルとなったとき，このままの速力で進行すると，中央機で遠隔操縦に不測の事態が生じた際，臨機の措置をとることができず，山和丸と衝突する危険があったが，１０メートル手前で後進にかければ行きあしを止められるものと思い，操船不適切で，余裕をもって機関を中立にして後進にかけるなど安全な速力としなかった。

１７時００分わずか前A受審人は，山和丸の船尾まで１０メートルとなったとき，中央機の操縦ハンドルを前進から急激に後進に入れようとしたところ，操縦ハンドルが膠着して逆転減速機が後進に切り替わらず，南海丸は１７時００分天保山大橋橋梁灯（Ｐ２灯）から０５０度1．2海里の地点において，原針路のまま，速力が3．０ノットとなったとき，その船首が係留中の山和丸船尾中央に後方から３０度の角度で衝突した。

当時，天候は晴で風力２の西南西風が吹き，潮候は上げ潮の中央期であった。

A受審人は，衝突後，中央機は中立のまま，両舷機を後進にかけて，事後の措置にあたった。

衝突の結果，山和丸の船尾ブルワーク及び外板に凹損，左舷船尾コーナー部のゴムフェンダーに亀裂及びスターンライン１本の切断を生じ，南海丸の船首構造材及び外板に凹損，山和丸の乗組員２人が打撲及び頸椎捻挫を，A受審人が頭部に裂創をそれぞれ負った。

（海難の原因）

本件衝突は，３機３軸を有する南海丸が，第２区安治川突堤南岸壁に係留中の山和丸後方に接岸操船中，操船が不適切で，安全な速力とせず，山和丸に接近し，操縦ハンドルの１つが制御不能となったことによって発生したものである。

（受審人の所為）

A受審人は，第２区安治川突堤南岸壁に係留中の山和丸後方に接岸操船する場合，安全な速力とすることなく接近すると，遠隔操縦に不測の事態が生じた際，臨機の措置がとれず，山和丸との衝突の危険があったから，他の手段により余裕をもって前進行きあしを止めることができるよう，安全な速力とすべき注意義務があった。しかるに，同人は，１０メートル手前で後進にかければ行きあしを止められるものと思い，操船が不適切で，安全な速力としなかった職務上の過失により，前進行きあしのまま，中央機のワイヤ式遠隔操縦ハンドルが制御不能となって山和丸との衝突を招き，山和丸の船尾ブルワーク及び外板に凹損，左舷船尾コーナー部のゴムフェンダーに亀裂及びスターンライン１本の切断を，南海丸の船首構造材及び外板に凹損をそれぞれ生じさせ，山和丸の乗組員２人に打撲及び頸椎捻挫をそれぞれ負わせ，自身が頭部に裂創を負うに至った。

以上のA受審人の所為に対しては，海難審判法第４条第２項の規定により，同法第５条第１項第３号を適用して同人を戒告する。